

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 119 (1953)
Heft: 5

Artikel: Disziplin - einmal anders gesehen
Autor: Sprenger, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-24479>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

und berücksichtigen. Aber man stellt sich wohl etwas mehr als in rein finanzpolitisch interessierten Kreisen die Frage, ob ein Volk, das ein Nationaleinkommen von über 20 000 Millionen Franken ausweist, in der Wirtschaft untergraben und in Sozialleistungen beeinträchtigt werde, wenn es 600 Millionen Franken für seine Unversehrtheit ausgibt. Die Staaten, die 1939/45 Krieg führten und schwerste Kriegslasten zu tragen haben, wenden bedeutend mehr für ihr Wehrwesen auf als die Schweiz. So betragen die Militärausgaben in Prozenten des Volkseinkommens: In Belgien 6,0, in Frankreich 7,7, in Großbritannien 10,9, in Holland 7,5, in Italien 5,3, in Norwegen 5,0, in den USA 15,5 Prozent. Der schweizerische Anteil steht mit 3,2 Prozent weit unter diesen Ansätzen.

Niemand kann glauben machen, daß die kriegsverschonte und habliche Schweiz dem finanziellen und sozialen Ruin zutreiben müßte, wenn die Militärausgaben um 100 Millionen Franken, das heißt um einen halben Prozent des Volkseinkommens, höher angesetzt würden, als es der Bundesrat in seiner Botschaft beantragt. Die Schweiz erträgt höhere Militärausgaben als 500 Millionen so gut wie die Staaten, die fünf und mehr Prozent des Volkseinkommens für ihre Landesverteidigung aufwenden. Die starre Fixierung des Militärbudgets auf der 500 Millionen-Grenze müßte die Planung für den Ausbau der Armee lähmen und die Landesverteidigung nachhaltig beeinträchtigen. Es ist heute schweizerische Verpflichtung, der Welt zu beweisen, daß wir kein Opfer scheuen, um jeder Bedrohung gegenüber als wehrbereites Volk jederzeit unter die Waffen treten zu können. U.

Disziplin — einmal anders gesehen

Von Hptm. R. Sprenger

Über die Disziplin wurde in letzter Zeit so viel und so oft gesprochen und geschrieben, daß man sich füglich fragen kann, weshalb denn das Problem schon wieder zur Sprache gebracht werden soll. Ich würde bestimmt darauf verzichten und die Auseinandersetzung mit dieser bedeutungsvollen Frage berufeneren Leuten überlassen haben, schiene mir nicht, es sei bis anhin unterlassen worden, einen ganz besonderen, wesentlichen Gesichtspunkt gebührend zu berücksichtigen. Dies nachzuholen soll der Zweck der vorliegenden Betrachtung sein, die unter dem präziser gefaßten Titel

Motorfahrzeug und Disziplin

einen positiven Beitrag im Rahmen der Diskussionen um Probleme der Motorisierung und um Fragen der Disziplin bieten will. Im Vordergrund sollen dabei weniger theoretische Erwägungen als vielmehr praktische Hinweise für die Tätigkeit aller Soldatenerzieher, also aller militärischen Vorgesetzten stehen.

Über die Disziplin ganz allgemein viele Worte zu verlieren, dürfte weder erwünscht noch notwendig sein. Auf keinen Fall aber möchte ich in das alte, gar wohl bekannte Klagelied einstimmen, das – sehr in Moll gehalten – der guten alten Zeit und der ehemals so viel besseren, eisernen Disziplin nachtrauert; denn Vergleiche haben ja meist den großen Nachteil, nur ausnahmsweise nicht zu hinken, und Vergleiche zwischen der heutigen Zeit und der Vergangenheit fallen in der Regel zu Ungunsten der Gegenwart aus, womit freilich noch lange nicht erwiesen ist, ob dieses Urteil den Verhältnissen tatsächlich gerecht wird. Man darf nicht übersehen, daß der Betrachter, welcher Vergleiche zwischen der früheren und der heutigen Zeit anstellt, nicht nur älter und damit – hoffentlich – auch erfahrener geworden ist, sondern nicht selten auch beruflich und militärisch im Verlaufe der Jahre Stellung und Rang gewechselt hat und allein deswegen schon – vielfach unbewußt – seine Urteile von ganz anderer Warte aus fällt.

Übrigens ist die Frage, ob die Disziplin der Soldaten früher besser gewesen sei als heute, von höchst untergeordneter, sozusagen historischer Bedeutung. Dagegen müssen wir, sofern wir unserer Pflicht als Soldatenerzieher und -ausbilder genügen wollen, unbedingt wissen, ob in unserer Armee die Disziplin aller Grade so gut ist, wie sie sein muß und sein kann, d. h. ob jene optimale Disziplin besteht, welche Voraussetzung ist für eine einsatzfreudige, schlagkräftige und kriegsgenügende Armee. Wer sich nicht scheut, ein objektives Urteil zu fällen, und wer vielleicht sogar sich selbst etwas kritisch betrachtet, wird die Antwort auf diese wesentliche Frage unschwer finden. Gewisse Vorkommnisse, die in letzter Zeit leider sehr viel von sich reden machten und die Gemüter vermutlich mehr als gut und notwendig war, in Aufregung versetzten, zeigen mit eindeutiger Klarheit, daß es um die Disziplin ganz allgemein wohl kaum so gut bestellt ist, wie es sein sollte.

Deswegen zu resignieren, den Kopf hängen zu lassen oder sich gar damit abzufinden, wäre nicht nur in höchstem Maße unsoldatisch, sondern vor allem falsch und gefährlich. Es gibt vielmehr nur eine richtige Konsequenz: Keine Möglichkeit, Disziplin zu schaffen, darf unbeachtet und

unausgenützt bleiben; wahrhafte Disziplin immer und überall zu halten und zu fördern, ist die Aufgabe jedes militärischen Vorgesetzten. Dies wird aber nur demjenigen gelingen, der selbst diszipliniert ist und der überhaupt weiß, was Disziplin bedeutet. Wenn nachstehend versucht wird, den Begriff «Disziplin» kurz zu umschreiben, dann nicht etwa in der Absicht, eine Definition mehr oder gar eine bessere Definition zu geben, sondern nur um eine gemeinsame gedankliche Diskussionsbasis zu schaffen. Die folgende Begriffsdeutung erhebt denn auch nicht den geringsten Anspruch auf Vollständigkeit oder wissenschaftliche Exaktheit:

Disziplin ist jene innere, seelisch-moralische Bereitschaft, stets und unter allen Umständen so zu handeln, wie es im Interesse unseres Landes von uns verlangt wird.

Disziplin ist somit mehr als nur blinder Gehorsam, mehr als nur schneidige Pflichterfüllung und mehr als nur passive Opferbereitschaft; sie bedeutet in letzter Hinsicht eine völlig altruistische Lebenseinstellung und gleichzeitig eine ständige Bereitschaft, nämlich jederzeit, von sich aus, nach bestem Wissen und Können alle Pflichten gegenüber dem Land selbstlos zu erfüllen.

Disziplin zu halten ist schwer; Disziplin zu schaffen ist sicher noch schwieriger. Die Charakteranlagen jedes einzelnen setzen zweifelsohne einen gewissen Rahmen für die Diszipliniertheit, zu der einer überhaupt fähig ist. Es gibt aber wohl kaum einen Menschen unter uns, der innerhalb dieses Rahmens die oberste Grenze der Disziplin erreicht hätte; es ist somit die Aufgabe jedes Vorgesetzten, unermüdlich an sich selbst zu arbeiten und ebenso unermüdlich auf seine Untergebenen einzuwirken, um dieser obersten Grenze möglichst nahe zu kommen.

Dieser Pflicht dürfte sich jeder Vorgesetzte – sofern er überhaupt einer ist – voll auf bewußt sein. Große Unterschiede bestehen hingegen in bezug auf die praktische Verwirklichung, in der Wahl der Mittel sowie in der Art und Weise, wie sie angewendet werden. Noch gibt es zu viele, die nur bei Drillübungen, beim Exerzieren und bei andern besonderen Gelegenheiten darauf bedacht sind, die Disziplin zu wahren und zu fördern; noch gibt es zu viele, die von einer vorzüglichen Möglichkeit, die Disziplin zu fördern, nicht Gebrauch machen und durch diese Unterlassungssünde, ja Nachlässigkeit, geradezu einer Verlotterung der Disziplin Vorschub leisten: Zu viele geben sich nicht Rechenschaft über

die Bedeutung disziplinierten Verhaltens im Umgang mit Motorfahrzeugen.

Jeder Führer auch eines kleinen motorisierten Verbandes weiß, daß die Mannschaft – ja, vielleicht sogar das Kader – schon während und vor allem

nach jeder Fahrt dazu neigt, in der soldatischen Haltung nachzulassen. Es entspringt nicht etwa nur einem alten Brauch, wenn die Leute jeweils nach Abschluß einer Fahrt zu Drill- und Reaktionsübungen besammelt werden. So bekannt die «Ermüdungs-Erscheinungen» sind, so selten wird leider dagegen angekämpft. Wie gut ließe sich doch vorbeugen gegen dieses Nachlassen der Disziplin fahrender Truppen, würden die Leute auf der Fahrt strenger und häufiger kontrolliert; statt dessen fahren die verantwortlichen Führer vielfach an der Spitze ihrer Truppe, ohne sich darum zu kümmern, was mit und auf den Fahrzeugen geschieht. Als Resultat sieht man dann nicht selten lärmende oder schlafende Soldaten in Aufmachungen und Haltungen, die derselbe Vorgesetzte bei keiner andern dienstlichen Verrichtung dulden würde. Mit dieser Feststellung wird ein heikler, aber wichtiger Punkt von grundsätzlicher Bedeutung berührt: Gar oft – vermutlich völlig unbewußt – wird das Militär-Motorfahrzeug als ein Mittel betrachtet, mit dem Soldaten von einer dienstlichen Verrichtung zur andern transportiert werden; zu wenig ist man sich darüber klar, daß das Fahrzeug für den Soldaten unter Umständen ebenso wichtig werden kann wie seine Waffe oder irgendein anderes Gerät. Diese für viele Vorgesetzte wenig schmeichelhafte Behauptung mag belegt werden durch einige Beispiele, die gleichzeitig das aufgeworfene Probleme in kurzen Zügen umreißen sollen:

- Derselbe Vorgesetzte, der pflichtbewußt und peinlich genau darauf achtet, daß seine Leute auch während der Freizeit richtig angezogen sind und korrekt grüßen, sieht stillschweigend zu, wie sie auf einem Fahrzeug in liederlichem Anzug und mit liederlicher Haltung vorüberfahren, ohne an einen vorschriftsgemäßen Gruß auch nur zu denken.
- Derselbe Vorgesetzte, der in regelmäßigen Abständen die Waffen seiner Untergebenen kontrolliert und dabei das kleinste Stäubchen Schmutz unnach-sichtlich beanstandet, schert sich nur wenig darum, ob die ihm anvertrauten Fahrzeuge richtig unterhalten werden.
- Derselbe Vorgesetzte, der mit rigoroser Strenge jeden Verstoß gegen einen seiner Befehle ahndet, duldet es ohne weiteres, daß die Geschwindigkeitsvorschriften der MWD übertreten oder andere Verkehrsbestimmungen mißachtet werden; ja, vielleicht macht sich derselbe Vorgesetzte sogar der Anstiftung zu solcher Übertretung schuldig.
- Derselbe Vorgesetzte, der seine Leute für die verschiedenen Aufgaben sehr sorgfältig auswählt – immer im Bestreben, den rechten Mann an den rechten Platz zu stellen und die Fähigkeiten jedes einzelnen möglichst auszunützen –, mißt der Auswahl der Fahrzeuglenker nur geringe oder keine Bedeutung zu.

Zugegeben, seitdem man sich allgemein etwas an die Motorisierung gewöhnt und mit den vielgestaltigen Fragen auch bei den ursprünglich nicht motorisierten Truppen eingehender beschäftigt hat, ist vieles besser geworden. Noch wird aber im Umgang mit den Motorfahrzeugen allzuviel gesündigt, und vor allem wird noch immer allzu selten die einzigartige Möglichkeit voll ausgenützt, gerade im Zusammenhang mit dem Motorfahrzeug die Disziplin zu fördern.

Unsere Aufgabe

zeichnet sich auf Grund der vorstehenden Überlegungen von selbst ab. In großen Zügen ist sie bereits auch schon umschrieben worden, so daß einige wenige, konkrete Hinweise genügen mögen:

- Zunächst einmal muß sich jeder Vorgesetzte persönlich der – selbstverständlichen – Pflicht unterziehen, die *Verkehrsvorschriften* gemäß MWD peinlich genau zu *befolgen*. (Es darf nicht mehr vorkommen, daß Offiziere oder Unteroffiziere sich leichtfertig über diese Weisungen hinwegsetzen und sich – was gar nicht so selten geschehen ist – vor den Augen ihrer Untergebenen so verhalten, wie es nicht erlaubt ist; und es darf nicht mehr geschehen, daß die Führer motorisierter Kolonnen Geschwindigkeiten wählen oder Zeiten befehlen, die notwendigerweise jeden ihrer Fahrer zwingen, die Geschwindigkeitsvorschriften zu mißachten und vielleicht in unverantwortlicher Weise ihr eigenes und das Leben anderer aufs Spiel zu setzen.)
- Dem *Fahrzeugunterhalt* ist ebensoviel Bedeutung zu schenken wie dem Parkdienst an der Waffe. (Auch in dieser Hinsicht gibt es nur eines: Jeder Mann hat für das ihm anvertraute Gut nach bester Möglichkeit zu sorgen, und jeder Vorgesetzte hat streng darüber zu wachen, daß seine Leute ihre Pflicht erfüllen.)
- Die *korrekte Zeichengabe* sowohl innerhalb einer Fahrzeugkolonne als auch durch einzelfahrende Leute ist ein ausgezeichnetes Mittel zur Förderung der Disziplin und zur Prüfung der Aufmerksamkeit von Kader und Mannschaft.
- Ob eine Truppe diszipliniert ist, läßt sich nur schon daran erkennen, wie sie den Grundsatz «*Straße frei*» befolgt.
- Der Haltung aller Leute auf den Fahrzeugen muß große Bedeutung beigemessen werden, mindestens ebensoviel wie dem Anzug der Soldaten während der Freizeit und der Haltung der Leute auf dem Exerzierplatz.

Daß alle diese Forderungen und noch weitere (die hier nicht näher aufgeführt werden können) verwirklicht werden müssen, scheint eine Selbst-

verständlichkeit zu sein. Da dies in Wirklichkeit aber nicht geschieht, liegt die Frage nach dem «weshalb?» nahe.

Ein Grund dürfte darin zu suchen sein, daß die Bedeutung des Motorfahrzeugs als kriegswichtiges Gerät noch nicht überall erkannt wird, daß noch nicht alle sich darüber klar sind, wie wichtig für jede Kampfhandlung die Faktoren «Feuer *und* Bewegung» sind und welch' großer Anteil an der Bewegung dem Motorfahrzeug zukommt. (Mit dieser Feststellung soll jedoch keineswegs der irrigen Ansicht Vorschub geleistet werden, man könne und würde mit dem Motorfahrzeug in den eigentlichen Kampf fahren!).

Dann aber wird vielfach die Meinung vertreten, im Ernstfall würde sich kein Mensch nach den Vorschriften über den Motorwagendienst richten und auf eben diesen Ernstfall bereitet man sich ja im Friedensdienst vor; ergo seien die Vorschriften nicht gerechtfertigt. Mit dieser (Kurz-)Schlußfolgerung konstruieren sich viele – mehr oder weniger bewußt – einen moralischen Freipaß für alle ihre Verstöße gegen die Bestimmungen der MWD. Diese ebenso fadenscheinigen wie völlig unbegründeten Vorstellungen lassen sich wohl am besten durch einen knappen Hinweis auf die Erfahrungen in der amerikanischen Armee während des Zweiten Weltkrieges entkräften; denn die Tatsache, daß in einer demokratischen Armee alle Verstöße gegen die Vorschriften des Motorwagendienstes auch während der *Kampfhandlungen* sehr scharf geahndet wurden – man erzählt sich ja, es sei auf Verkehrssünder durch die Militärpolizei scharf geschossen worden –, zeigt mit größter Deutlichkeit, wie sehr sich gerade die Amerikaner der Notwendigkeit eines straff organisierten und *disziplinierten Verkehrs* bewußt sind.

Und noch eines: Weder im Kriegsfall noch viel weniger im Friedensdienst können wir es uns leisten, daß nur wegen Mangel an Disziplin bei Verkehrsunfällen Menschenleben unnötigerweise geopfert und hohe Sachwerte nutzlos verschleudert werden. Selbstverständlich lassen sich gerade im Dienst nicht alle Unfälle verhüten; wer sich ernsthaft auf den Kriegsfall vorbereiten will, muß gewisse Risiken in Kauf nehmen, und zwar beim Scharfschießen so gut wie im Straßenverkehr. Durch diszipliniertes Verhalten aber die Unfallgefahr auf ein Minimum zu reduzieren, liegt im Interesse der Armee – aus materiellen, personellen, moralischen und nicht zuletzt auch aus Gründen der Disziplin.

Außer Dienst

soll sich bekanntlich jeder Wehrmann ständig bereithalten für einen allfälligen Einsatz, und der Offizier hat sich ganz besonders auch außerdienst-

lich – als Bürger und Soldat – für die Interessen des Landes einzusetzen. Es mag überraschen, wenn hier behauptet wird, eine seiner Pflichten bestehe auch darin, im zivilen Straßenverkehr einen möglichst großen Beitrag an die Bestrebungen der *Unfallverhütung* zu leisten; diese Behauptung soll daher näher erläutert werden.

Jeder Offizier – sofern er dieses Prädikat wirklich verdient – wird sich im zivilen Leben ebenfalls befleißigen, sich vorbildlich zu verhalten; als Straßenbenützer darf er auch in dieser Hinsicht keine Ausnahme machen, ganz abgesehen davon, daß er leicht einem seiner militärischen Untergebenen begegnen und es niemals verantworten könnte, genau das Gegenteil dessen *ad oculos* zu demonstrieren, was er im Dienst stets fordert – nämlich korrektes, diszipliniertes Verhalten.

Zudem gilt es zu bedenken, daß der zivile Straßenverkehr jedes Jahr ungeheuer viele Opfer fordert und daß diese vielen Opfer nicht zuletzt auch zu Lasten der Armee gehen: Im Jahre 1951 wurden *331 wehrfähige Männer bei Verkehrsunfällen getötet*; unzählige Wehrmänner wurden verletzt und für alle Zeiten dienstuntauglich. Der für das Jahr 1951 geschätzte Totalschaden durch Verkehrsunfälle von rund *230 Millionen Franken* bedeutet zweifellos einen gewaltigen Verlust für unsere Volkswirtschaft, für unser Land und damit auch für unsere Armee. Berechnet man diese Zahlen für eine längere Zeitspanne, so zeigt sich noch deutlicher, daß dieser Entwicklung mit allen Mitteln gesteuert werden muß. Daran mitzuhelfen ist die Pflicht jedes Bürgers und Soldaten, und sie zu erfüllen dürfte um so leichter fallen, als jeder dabei im Grunde genommen sich selbst den größten Dienst erweist; dies besonders dann, wenn er gewillt ist, mit dem eigenen guten Beispiel voranzugehen. Das ist es in erster Linie, was uns not tut; dies ist weitaus der wirkungsvollste Beitrag – zur Förderung der Disziplin so gut wie zur Unfallverhütung!

Sind denn alle diese Bemühungen nicht nutzlos?

– so wird vielleicht der eine oder andere angesichts der stets wachsenden Unfallziffern im zivilen Straßenverkehr kleinmütig fragen. Glücklicherweise nein! Es läßt sich anhand relativer Zahlen eindeutig belegen, daß den Bestrebungen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle Erfolg beschieden ist. Noch eindeutiger wird dies bewiesen durch die Tatsache, daß die Zahl der Unfälle in der Armee trotz erheblich größeren Fahrleistungen während der letzten Jahre – auch absolut gesehen – nicht zugenommen hat. Die Erfahrungen besonders aus dem letzten WK einer Leichten Brigade lehren ebenfalls mit erfreulicher Deutlichkeit, daß sich Verkehrsunfälle durch scharfe Kontrollen und straffe Disziplin weitgehend vermeiden lassen.

So wirkt sich das ernsthafte Bemühen, im Umgang mit dem Motorfahrzeug jede Möglichkeit zur Förderung der Disziplin voll auszunützen, in mancher Hinsicht überaus positiv aus. Ein Grund mehr, dieser ernstzunehmenden Pflicht nach bestem Wissen und Gewissen zu genügen, und ein Grund mehr, dies aus voller Überzeugung und gerne zu tun!

Artillerie-Probleme

Zu den im Februar- und Märzheft erschienenen Beiträgen über die Artillerie stellt uns ein kriegserfahrener hoher deutscher Artillerieführer die nachstehenden Bemerkungen zu.

«Artillerie-Aufstellung in der Verteidigung»

(Artikel von Hptm. G. Wächter im Februar-Heft)

Der Verfasser weist darauf hin, daß größere Änderungen der Seitenrichtung dazu zwingen können, die Feuerstellungen der Geschütze zu ändern, daß ein «Umstellen» von Geschützen notwendig wird und Zeit in Anspruch nimmt. Die Wendigkeit und Schnelligkeit des artilleristischen Feuerkampfes wird hierdurch aber so stark beeinträchtigt, daß wir deutschen Artilleristen uns keineswegs damit abgefunden haben. Gründliche Erfahrung gibt uns recht, wenn wir forderten, daß aus der Feuerstellung ein Schießen nach jeder Richtung *ohne* Stellungswechsel möglich sein muß.

Dieser Forderung entsprach am besten eine trapezförmige Aufstellung der Geschütze einer Batterie. Soweit die taktische Lage Hinweise für nur kleinere Schwenkbereiche enthielt, genügte eine entsprechende Staffellung bereits völlig, um raschen Zielwechsel zu erleichtern. Bei Batteriebreiten von 130–150 m überschossen wir unbedenklich mit leichten und schweren Feldgeschützen eigene Geschütze der Feuerstellung, wenn die Erhöhungen nicht allzu gering waren. Wenn in wenigen Ausnahmefällen dann ein Geschütz umgestellt werden mußte, um mitschießen zu können, stand hiezu bei jeder Feuerstellung ein in der Nähe behaltener Zugkraftwagen (Räder-Raupenfahrzeug, geländegängig) zur Verfügung. Schwieriges Gelände, welches die Erfüllung der Forderung des schnellen Schwenkens erschwerte, vermieden wir nach Möglichkeit. Die Geschützbedienungen gewöhnten sich im Kriege schnell an dieses gegenseitige Überschießen. Ohrenschutzmittel sind dazu allerdings unerläßlich.

Die deutschen leichten und schweren Feldgeschütze waren mit Spreizlafetten ausgerüstet. Bei größeren Richtungsänderungen, wie sie sehr oft vorkamen, entfallen ihre Vorzüge. Für das Richtverfahren ist wichtig, die